

В. Э. Молодяков

ФРАНЦИЯ И ЯПОНО-КИТАЙСКАЯ ВОЙНА: МИССИЯ АНРИ МО В КИТАЕ, 1937–1939 ГГ.

Аннотация. Во время японо-китайской войны французское правительство занимало выжидательную позицию, опасаясь конфликта с Японией, который мог поставить под угрозу ее интересы в Индокитае. Однако ее представители участвовали в работе Лиги Наций по оказанию технической помощи Китаю. Французский инженер Анри Мо (1900–1950) в 1937–1939 гг. руководил миссией помощи в сфере путей сообщения в южной части Китая. Имевший опыт работы во Французском Индокитае, но лишенный «колониального духа», Мо сочетал высокий профессионализм, неиссякаемую энергию, корпоративную солидарность и желание помочь китайским коллегам, что обеспечило успех его работы. В ходе десяти командировок по различным провинциям Китая Мо проинспектировал многие тысячи километров шоссейных и железных дорог, водных путей сообщения и мостов и дал рекомендации по их реконструкции. Его труд высоко оценил влиятельный министр финансов Сун Цзывэнь и другие руководители правительства. По их просьбе Мо после Второй мировой войны продолжал работу по развитию франко-китайского экономического сотрудничества.

Ключевые слова: Франция, Лига Наций, Китай, японо-китайская война, помощь, реконструкция, пути сообщения

V. E. Molodiakov

FRANCE AND THE SINO-JAPANESE WAR: HENRY MAUX'S MISSION IN CHINA, 1937–1939

Abstract. During the Sino-Japanese War French government took a wait-and-see attitude while fearing conflict with Japan and possible threat to its interests in French Indochina. Notwithstanding French representatives participated in the League of Nations' work for technical aid to Nationalist China. French engineer Henri Maux (1900–1950) in 1937–1939 led such a mission for communications in the Southern China. Maux had a good working experience of French Indochina but without any trait of “colonial spirit”. He combined high professional qualities, inexhaustible energy, corporate solidarity and strong wish to help Chinese colleagues so his work was successful. During ten trips to several provinces of China Maux surveyed many thousand kilometers of highways, railways, rivers and ponts and gave recommendations for their reconstruction. His work was highly appreciated by powerful Finance Minister T. V. Soong and other governmental officials. After the Second World War Nationalist China asked Maux to continue his work for development of economic cooperation between China and France.

Keywords: France, League of Nations, China, Sino-Japanese war, aid, reconstruction, communications

Японо-китайская война, начавшаяся с ночной перестрелки 7 июля 1937 г. у моста Лугоуцяо (мост Марко Поло) близ Пекина, быстро разрослась в масштабный конфликт. Выбравшие политику ультиматумов и военных действий японцы 28 июля захватили Пекин, 29 июля Тяньцзинь, 11 ноября Шанхай, 13 декабря Нанкин. Война стала «новостью» мирового масштаба, в том числе для Франции, хотя отношение к ней зависело не только от политической линии правительства, партии или органа

прессы. Аналитик Роже Леви, специализировавшийся на дальневосточных событиях, писал: «Сенсационные события в Центральной Европе в 1938 г. часто отвлекали внимание французской публики от боевых действий между Китаем и Японией. Человек на улице “в целом” знал, что Япония – друг или “союзник” Германии, что в нарушение договоров она ведет политику экспансии на азиатском континенте: это поощряло сентиментальные настроения в пользу Китая. Большинство парижских газет просто перепечатывало без комментариев сообщения информационных агентств. “Правые” всегда были склонны признавать и даже подчеркивать успехи японцев. “Крайне левые” требовали принятия действенных мер против Японии. <...> Нередкое молчание крупных информационных газет, занимавших промежуточную позицию, могло быть истолковано как безмолвное признание силы Японии» [Lévy, 1939, p. 120]. Однако следует учитывать и другой фактор, влиявший на прессу. Писатель и журналист Робер Бразийяк в романе «Пленники» (1940) вложил в уста главного героя, работавшего в информационной газете, такое объяснение: «Когда больше не о чем было писать, крупный шрифт оповещал о грандиозной битве в китайской войне. Там каждый день были грандиозные битвы, достойные крупного шрифта. Но когда речь шла о войне в Испании или о внутренней политике, о Китае забывали. Если же заговорили о Китае, будьте уверены, что больше не о чем писать, а вовсе не то, что на японском фронте оживление. Видите, я выдаю вам самые глубинные тайны ремесла» [Brasillach, 1963, p. 570].

Когда Китай 15 сентября 1937 г. обратился за помощью к Лиге Наций, Франция присоединилась к державам, которые выразили ему «моральную поддержку». В ноябре на Брюссельской конференции министр иностранных дел Ивон Дельбос от имени правительства заявил, что «никакое силовое решение не может ни де-юре, ни де-факто надолго урегулировать отношения между Китаем и Японией» [Lévy, 1939, p. 100]. Однако Франция, как напомнил там же заместитель государственного секретаря по колониям Гастон Моннервиль, должна защищать свои интересы в Индокитае и на Тихом океане, а также пути сообщения всей империи [Lévy, 1939, p. 100]. Поэтому, несмотря на требования «левых», «действенных мер против Японии» она не приняла. Более того, помня о непосредственной угрозе Французской концессии в Шанхае, Париж проявлял «исключительную любезность» в ответ на требования японцев о пресечении поставок оружия Китаю через Индокитай, сопровождавшиеся угрозой применить силу [Lévy, 1939, p. 105–106]. После распада коалиции Народного фронта и смены кабинета в апреле 1938 г. политику «любезности» в отношении Японии продолжали новый министр иностранных дел Жорж Боннэ и посол в Токио Шарль Арсен-Анри [Lévy, 1939, p. 108–110].

«Большая политика» Франции в этих событиях исследована во французской историографии, в том числе в общем контексте ее дипломатии. Однако изучение деятельности менее известных и заметных персонажей не только обогащает наше представление о ходе и реалиях японо-китайской войны, но позволяет лучше понять позицию и политику Франции как мировой державы с колониальной империей и непосредственными интересами в регионе, которые ей предстояло защищать.

В начале японо-китайской войны Леви наметил следующие возможные варианты развития событий. Победа Японии дала бы ей контроль над территориями

к северу от Янцзы и право их монопольного освоения, но таковое невозможно без крупных иностранных инвестиций (а на них, заметим, рассчитывать было трудно). Поражение Японии и возвращение захваченных земель Китая привели бы к состоянию *status quo ante bellum*. Отсутствие регулярной власти на местах и продолжение соперничества местных милитаристских режимов исключали всякое развитие. Наконец, «через несколько лет в Северном Китае может появиться китайское правительство, в значительной степени подверженное японскому влиянию, но не находящееся под японским господством» [Lévy, 1939, p. 126–127]. Ни японская победа, ни хаос на местах не оставляли Франции экономических перспектив, в то время как централизованный китайский режим, даже при японском влиянии, позволял на что-то надеяться: «Франция не должна пренебрегать ни одной из благоприятных возможностей в Китае. Когда закончится война и пройдет кризис, добрая воля китайцев будет особенно весома во франко-китайских отношениях. <...> Суть проблемы в равновесии сил на Дальнем Востоке. Для нее встает вопрос защиты концессий, экономических и торговых интересов, которым сегодня угрожают японцы, а завтра, может быть, китайцы или оба народа вместе. Эти мрачные перспективы могут проявиться, если мирный противовес японскому могуществу на Дальнем Востоке будет найден в *твердом* сотрудничестве Британской империи, Соединенных Штатов и Франции, не игнорируя притом роль России» [Lévy, 1939, p. 128]. На межгосударственном уровне такое сотрудничество не состоялось, но Франция прилагала конкретные усилия для того, чтобы заручиться «доброй волей китайцев».

Одним из таких усилий стала работа миссии Лиги Наций в Китае в 1937–1939 гг., которую возглавлял французский инженер Анри Мо (Henri Maux; 1900–1950). Память об этом незначительном, но выдающемся человеке не выходила за пределы круга друзей, пока в 1999 г. его дочь Антуанетта Мо-Робер не опубликовала книгу о работе отца в Китае, основанную на документах (архив МИД, Национальные архивы, семейные бумаги) и свидетельствах современников и богато иллюстрированную фотографиями [Maux-Robert, 1999]. Настоящая статья вводит эти материалы в научный оборот на русском языке.

Анри Мо родился в Безье (департамент Эро), в 17 лет уехал в Париж, окончил престижный коллеж Stanislas и столь же престижную Политехническую школу, после чего был принят на государственную службу в Корпус инженеров мостов и дорог. С 1927 г. он служил во Французском Индокитае. «Это было самое счастливое время колонии. Начинать карьеру там было исключительным приключением для молодого инженера» [Maux-Robert, 1999, p. 13]. В 1927–1932 гг. Мо служил в протекторате Камбоджа (с 1929 г. – главный инженер путей сообщения, руководитель строительства первой железнодорожной линии), который объехал на автомобилях, лошадях и даже на слонах, сохранив на всю жизнь любовь к кхмерской цивилизации. После годичного отпуска, во время которого он совершил путешествие по Китаю, что произвело на него сильное впечатление, Японии, Кореи, Канаде и США, инженер был переведен в колонию Кохинхина, где прослужил три года, руководя строительством ирригационных сооружений. «Однако ему совсем не нравился “колониальный” дух, который

царил в Индокитае. Убежденный сторонник политики интеграции (с местным населением – *В. М.*) он хотел видеть аннамскую элиту занимающей свое место в экономической жизни страны. Большинство колониальных чиновников совершенно не разделяло эту точку зрения. Учитывая экономическую ситуацию в метрополии, колониальные власти стремились не создавать, но лишь управлять» [Maux-Robert, 1999, p. 14–15]. Неудовлетворенный такой политикой Мо в 1936 г., во время очередного годовичного отпуска, проводимого на родине, решил сменить место службы. Он поступил техническим советником в комитет при председателе Совета министров, которому правительство Народного фронта поручило разработку масштабной программы общественных работ, но через три месяца уволился из-за отвращения к политическим интригам, к которым свелась работа комитета. Лига Наций искала специалиста на пост главы миссии / эксперта по организации общественных работ в Китае при правительстве Чан Кайши сроком на два года. По совету коллеги-инженера, служившего на аналогичной должности и решившего вернуться домой, МИД Франции предложило кандидатуру Мо, в пользу которого и был сделан окончательный выбор.

31 мая 1937 г. супруги Мо отплыли к месту назначения и 7 июля добрались до Шанхая – всего через несколько часов после перестрелки у моста Марко Поло близ Пекина. Символичное совпадение! Несколько дней спустя они прибыли в Нанкин, столицу гоминьдановского режима с 1927 г. Иностранные посольства, в том числе французское, оставались в Пекине, а в Нанкине были представлены дипломатическими бюро. Центром деловой активности Китая был Шанхай, в котором державы имели генеральные консульства. Мо влился в интернациональный коллектив экспертов Лиги Наций, сотрудничавших с Национальным экономическим советом и стремившихся помочь китайскому правительству в реализации обширных планов модернизации страны. Эксперту предстояло консультировать чиновников по проведению работ в сфере путей сообщения и наставлять молодых китайских инженеров [Maux-Robert, 1999, p. 21–22]. После начала войны жизнь столичного «света», к которому принадлежали сотрудники Лиги Наций, продолжала течь своим чередом, пока 15 августа первые японские бомбы не упали на Нанкин. Оставаться в городе стало опасно, поэтому в конце августа дипломаты и эксперты были эвакуированы в Ханькоу (ныне часть города Ухань), который стал временной столицей.

Получив от Национального экономического совета задание провести инспекцию путей сообщения южной части Китая, Мо 12 сентября прибыл в Кантон (совр. Гуанчжоу). Правительство вынашивало грандиозный проект строительства шоссе параллельно железной дороге Ханькоу-Кантон, часть которого должна была проходить через горы и требовала сооружения мостов и туннелей. До службы в Индокитае Мо имел опыт такой работы в Швейцарии, так что его профессиональные знания оказались востребованы.

Первая командировка (из десяти; сводка [Maux-Robert, 1999, p. 190]) инженера проходила 15 сентября – 11 октября 1937 г. (26 дней) по провинциям Гуандун, Хунань и Цзянси [Maux-Robert, 1999, p. 51–61]. О своей работе Мо представлял отчеты, сопровождавшиеся планами, рисунками и фотографиями, китайским властям, Лиге

Наций и генерал-губернатору Тонкина, северной части Индокитая, граничившей с Китаем, – Чан Кайши рассчитывал на его помощь при перспективе затяжной войны с Японией [Maux-Robert, 1999, p. 57]. Мо также писал французскому послу в Китае Полю-Эмилю Наджиару, шефу персонала министерства колоний Полю Жакино, которого знал по службе в Кохинхине, жене, остававшейся в Ханое, и друзьям – эти материалы легли в основу книги его дочери.

Выехав на двух машинах с необходимыми запасами и оборудованием из Кантона, Мо перемещался от одного объекта к другому, часто в паланкине, потому что автомобиль из-за дождей и состояния дорог мог проехать далеко не везде. «Остановки в инженерных лагерях вызывали в памяти Индокитай. <...> Атмосфера была деятельной и счастливой. <...> Анри нравилась эта обстановка. С помощью переводчика он мог советовать улучшения, подсказывать практические решения, подбадривать коллег в поисках выхода из трудностей, которые те слишком быстро считали непреодолимыми. Да и само присутствие человека из Кантона подстегивало их энергию» [Maux-Robert, 1999, p. 53]. Мо обращал особое внимание на необходимость координации работы с соседними участками и со службами других видов путей сообщения. Так было и в остальных командировках. Французский инженер показал сочетание высокого профессионализма, неиссякаемой энергии, корпоративной солидарности и желания помочь китайским коллегам, в общении с которыми у него, по общему мнению, не было ни тени высокомерия «белого человека» по отношению к «туземцам», хотя нерадивым чиновникам (гоминьдановской бюрократии были присущи некомпетентность, кумовство и коррупция) не стеснялся напоминать, что представляет их правительство и Лигу Наций. В этом заключался успех его работы: Мо делал максимум возможного.

Во вторую командировку 31 октября – 9 ноября 1937 г. (10 дней) по провинциям Цзянси и Хунань Мо выехал из Ханоя в сопровождении мэра Кантона, его свиты и группы инженеров [Maux-Robert, 1999, p. 61–64]. Задачей было обследование водных путей сообщения и мостов для реконструкции: военная необходимость требовала переправ, способных выдерживать тяжелые грузовики и даже танки. От француза требовалась только техническая экспертиза, а ответственность за строительство брали на себя китайские инженеры и чиновники, поскольку проект имел оборонное значение. Работы требовали мобилизации местного населения, что означало подневольный и практически бесплатный труд, от чего эксперту Лиги Наций лучше было держаться в стороне.

После тяжелых поражений режим Чан Кайши не контролировал ситуацию, а его второй «столп», он же главный начальник Мо, министр финансов Сун Цзывэнь временно обосновался в Гонконге. Вернувшийся в Ханой инженер не получал никаких инструкций и попросил посла Наджиара выяснить, продолжается ли миссия и нужна ли вообще его работа. В ожидании ответа он 15–20 декабря 1937 г. (6 дней) по собственной инициативе проехал вдоль границы между Тонкином и Китаем для осмотра мостов [Maux-Robert, 1999, p. 64–68]. Мо помнил о не-политическом характере своей работы, но принял сторону Китая, желая помочь ему в войне с Японией. Усилия были оценены по достоинству: Сун Цзывэнь вызвал его в Гонконг и попросил продолжать работу [Maux-Robert, 1999, p. 68–71].

Третья командировка 2–8 января 1938 г. (7 дней) по провинции Гуандун выявила отсутствие путей сообщения с западными провинциями на протяжении 200 километров [Maux-Robert, 1999, p. 73–74]. По указанию Сун Цзывэня в миссию опять был включен мэр Кантона, недовольный тем, что из-за состояния дорог ему пришлось пересесть из комфортабельного автомобиля в военный грузовик. Зато неудобства, лично пережитые чиновником, помогли урегулировать ряд проблем между администрацией и инженерами.

Сразу последовавшая за ней четвертая командировка 10–30 января 1938 г. (20 дней) по провинциям Гуандун и Цзянси началась с отплытия из Кантона по реке Сицзян [Maux-Robert, 1999, p. 75–80]. Беседуя с попутчиками, Мо многое узнал о японской агрессии и о трагической судьбе Шанхая и Нанкина. В Учжоу его ждал уполномоченный по восстановлению провинции Цзянси, и дальше они отправились на автомобилях. Местные власти обратились к инженеру с просьбой помочь в привлечении французских фирм для ремонта или реконструкции металлических мостов по всей провинции, где из иностранных предпринимателей работали только немцы – союзники японцев. По окончании командировки Мо отправился к Сун Цзывэню с личным докладом, высоко оценив работу местных властей. Отдых в Ханое был омрачен событиями Большой Политики. Новое правительство Франции во главе с прежним премьером Камилем Шотаном, но уже без участия социалистов, поддавалось давлению японцев, давно требовавших прекратить помощь Китаю, прежде всего военную. Генерал-губернатор Тонкина вообще запретил торговлю между колонией и Китаем. «Анри был в отчаянии. Все его усилия по улучшению связей между Тонкином и южным Китаем были сведены на нет. Франция избрала наилучший способ отдалить Китай от себя. <...> Англичане и немцы куда лучше разыгрывали китайскую карту! <...> Из-за близости Индокитая у Франции был главный козырь, который она рисковала потерять» [Maux-Robert, 1999, p. 82–83]. В середине февраля Мо все-таки встретился с представителем компании «Eiffel» и совершил с ним трехдневную поездку по югу провинции Цзянси, а затем поспешил к Сун Цзывэню, но тот из-за болезни не смог принять его. «Анри сделал вывод, определивший его будущее. Каким бы ни был исход войны между китайцами и японцами, последние никогда не смогут подчинить себе всю обширную Срединную империю. Ядро независимого Китая сохранится всегда. Будет хорошо, если тогда французы смогут сказать китайцам: “Мы были на вашей стороне в трудные часы и вместе с вами прошли через опасности”» [Maux-Robert, 1999, p. 84].

Победы японцев и, более того, поражения Гоминьдана внесли раскол в китайское общество, в котором начали усиливаться прояпонские тенденции. Они стали заметны и в Кантоне, поэтому 6 марта 1938 г. Мо улетел во временную столицу Ханькоу, где, наконец, встретился с Сун Цзывэнем [Maux-Robert, 1999, p. 88–91]. Результатом стала пятая командировка 17–26 марта 1938 г. (9 дней) – поездка с китайским инженером на легковом автомобиле по провинциям Хубэй, Хунань и Гуанси, где качество дорог выгодно отличалось от качества работы местных военных властей [Maux-Robert, 1999, p. 92–96]. Окончание командировки совпало для Мо с двумя новостями. Радостной: предстояло рождение дочери. И печальной:

в Париже снова сменились кабинет, руководство МИД и министерства колоний. «Никто не слал ему четких указаний. [...] Хотят ли они продолжения миссии или его возвращения?» [Maux-Robert, 1999, p. 98]. Пошли слухи, что Мо участвует в продаже оружия Китаю, подхваченные японской пропагандой. Приходилось быть особенно осторожным.

Деятельность инженера переместилась в Куньмин. Отсюда он выехал в шестую командировку 13 июня – 14 июля 1938 г. (31 день) по провинциям Юньнань, Гуйчжоу и Хунань в сопровождении китайских коллег и охраны [Maux-Robert, 1999, p. 104–120]. Важность миссии мотивировалась решением правительства перенести временную столицу из Ханькоу, которому угрожали японцы, в Чунцин, пути сообщения с которым должны были действовать бесперебойно. Миссия закончилась докладом, в котором эксперт советовал торопиться с эвакуацией Ханькоу, но не встретил понимания у чиновников. Во время новой встречи Сун Цзывэнь дал ему «карт-бланш». Мо понимал, что работа зависит от него, а не от далеких Парижа и Женевы [Maux-Robert, 1999, p. 122–124].

Седьмая командировка 25 сентября – 31 октября 1938 г. (37 дней) по югу Гуандуна оказалась самой длительной за время работы Мо в Китае [Maux-Robert, 1999, p. 125–134]. Теперь, когда Европа стояла на грани войны, но была спасена Мюнхенским соглашением, он сопровождал медицинскую миссию Лиги Наций. Гораздо большую опасность представляло сражение при Ухане, завершившееся для Китая потерей Ханькоу и необходимостью срочной эвакуации, о чем Мо уже предупреждал. Сун Цзывэнь дважды отзывал его с пути следования для срочного доклада.

Бомбардировка японцами Кантона, где находились эксперты Лиги Наций, стала поводом для обмена резкими нотами между Женевой и Токио, где планировали создание нового «центрального правительства» для Китая. Затем японцы захватили Кантон. Лига решила перенести свою региональную базу из Гонконга в Ханой: полагая, не без влияния генерального секретаря, француза Жозефа Авеноля. Закрепившись в Чунцине, правительство Чан Кайши готовилось к затяжной войне и искало союзников. «Анри полагал, что ситуация дает реальную возможность для французской (экономической – В. М.) экспансии. Следовало брать пример с Англии, которая оказывала Китаю широкомасштабную помощь через Гонконг и через Бирму. [...] А Франция лишь сохраняла запрет на провоз китайских товаров через Индокитай» [Maux-Robert, 1999, p. 138].

Китай и Англия пришли к принципиальному согласию о соединении железнодорожных сетей Китая и Бирмы. Изучению вопроса были посвящены восьмая 17 ноября – 12 декабря 1938 г. (26 дней) и девятая 2–12 апреля 1939 г. (10 дней) командировки Мо по провинции Юньнань и оттуда в Бирму до Рангуна (совр. Янгон) для обследования бирманских железных дорог [Maux-Robert, 1999, p. 140–144, 155–156]. Грандиозный проект требовал не только привлечения большого количества рабочей силы, техники и капиталов, но тщательного планирования и координации работ. Представив доклад и проведя рождественские каникулы с семьей в Ханое, инженер в середине января 1939 г. вернулся в Чунцин, куда переехали иностранные посольства. Министерство путей сообщения демонстрировало ему расположение, но тянуло с переводом и изучением его докладов и не отпускало в поездки по стране.

Выяснилось, что причиной были политические интриги в руководстве Гоминьдана и ослабление влияния Сун Цзывэня, однако правительство не оставляло планов модернизации транспортной сети. Почти все эксперты Лиги Наций покинули Чунцин, и Мо охотно общался с китайскими инженерами, не интересовавшимися политикой [Maux-Robert, 1999, p. 147–150].

Десятая командировка 26 апреля – 2 мая 1939 г. (7 дней) началась в Тонкине и продолжалась в Цзянси [Maux-Robert, 1999, p. 157–158]. Задачей была оценка состояния дорог в местности, где правительство планировало строить новые магистрали, прежде всего для тяжелого автотранспорта, чтобы лучше обеспечить связь с Индокитаем – в Чунцине мыслили стратегически и надеялись на изменение французской политики в его пользу. Проект требовал реконструкции дорог на территории Индокитая и больших капиталовложений, что не вызывало энтузиазма у колониальных чиновников. Перспектива новой войны в Европе, явственно обозначившаяся во второй половине марта 1939 г., не позволяла надеяться на увеличение бюджета колонии.

Последняя поездка Мо по Китаю 28 мая – 18 июня 1939 г. (20 дней) не была поручением правительства [Maux-Robert, 1999, p. 159–165]. Ему предстояло найти следы команды своего коллеги-инженера из Нидерландов Франсуа Бурдре, погибшей в верховьях Янцзы 11 мая. Весть об этом принес лодочник-китаец, утверждавший, что из группы спасся только он. Информация лишь 26 мая дошла до Ханоя. Мо знал программу работ миссии Бурдре, поэтому отложил все дела и немедленно отправился в Куньмин чтобы собрать поисковую группу. «Раскачать» чиновников на местах было не просто, и Мо заявил, что готов ехать один. Наконец, группа отправилась в путь и после долгих поисков и непростого общения с местным населением обнаружила тела погибших в результате крушения их лодок на реке. «Мо решил продолжать поиски [Бурдре] пока не удостоверится. Он знал, что у Элизабет Бурдре (жены – В. М.) нет капиталов и что только страховка по контракту с Лигой Наций позволит ей по возвращении в Европу получить средства для воспитания сыновей. Для получения страховки требовалось формальное доказательство смерти эксперта. Он также хотел иметь возможность сказать детям своего друга, что сделал все возможное чтобы найти их отца» [Maux-Robert, 1999, p. 163]. В начале поисков они обнаружили полуразложившегося утопленника, не поддававшегося идентификации, на одежде которого был номерной значок китайского министерства путей сообщения. При отсутствии радиосвязи Мо отправил значок с гонцом в Чунцин и занялся оформлением документов и показаний местных жителей. Наконец, пришел ответ: это значок Бурдре. 24 июня в Куньмине состоялась официальная церемония прощания с ним.

Останки Бурдре были приготовлены для отправки на родину. Мо решил сопровождать вдову друга в Европу и помочь ей успешно завершить формальности, что и было сделано. Срок его собственной миссии подходил к концу. 26 июня 1939 г. инженер прилетел в Чунцин для прощальных визитов китайским чиновникам и удостоился аудиенции у Чан Кайши, затем посетил в Гонконге Сун Цзывэня, который уговаривал его перейти на китайскую службу.

29 июля супруги Мо отплыли из Сайгона и 17 августа прибыли в Марсель [Maux-Robert, 1999, p. 166–172].

Миссия закончилась, но Мо рассчитывал вернуться в Китай, тем более что министр колоний Жорж Мандель выступал за помощь режиму Чан Кайши. Он получил благодарность генерального секретаря Лиги Наций, но прочие планы отменила война. Мо был мобилизован, после нескольких месяцев в действующей армии по запросу Манделя переведен в министерство колоний, после поражения Франции служил в министерстве труда, затем в парижском офисе по управлению колонией Нигер. Состоя на службе режима Виши, он отказался приносить присягу на верность главе государства маршалу Филиппу Петэну, был на подозрении у коллаборантов и в 1943 г. наладил связь с Движением Сопротивления. После освобождения Парижа министр иностранных дел Рене Плевен сообщил ему, что правительство Чан Кайши просит создать в Чунцине французскую экономическую миссию во главе с Мо. 9 марта 1945 г. он отправился в путь [Maux-Robert, 1999, p. 171–176]. Мо сыграл большую роль во франко-китайских отношениях в качестве главы Дальневосточной экономической миссии и представителя Франции в Экономической комиссии ООН для Азии и Дальнего Востока, созданной в марте 1947 г., но это тема отдельного исследования. 13 июня 1950 г. Мо погиб в авиакатастрофе над Бахрейнским заливом.

Работая в 1937–1939 гг. в Китае, Анри Мо не ограничивался формальным исполнением служебных обязанностей инженера-эксперта Лиги Наций, но искренне хотел помочь китайскому правительству в модернизации путей сообщения, используя свои профессиональные знания, личные связи и качества. Японская агрессия укрепляла его решимость и симпатию к китайскому народу. Чуждый «колониального духа» инженер находил общий язык и с китайскими сановниками, и с простыми людьми, вызывая их уважение и симпатию. Послевоенная экономическая и социальная интеграция в Азии в условиях подъема национально-освободительного движения во много осуществлялась благодаря таким людям, как Анри Мо. Он мог бы применить к себе слова, которые поэт Роберт Рождественский вложил в уста Че Гевары: «Я сделал, что мог. Если б каждый, что мог, однажды решился и сделал».

Список литературы

- Brasillach R. Œuvres complètes. Vol. I. Paris: Au club de l'honnête homme, 1963. 668 p.
Lévy R. La politique française en Extrême-Orient, 1936–1938. Paris: C.E.P.E.; Paul Hartmann. 1939. 181 p.
Maux-Robert A. Le dragon de l'Est. Henri Maux en mission dans la Chine en guerre, 1937–1939. Marly-le-Roi: Éditions Champflour, 1999. 192 p.

References

- Brasillach, R. (1963). *Œuvres complètes*. Paris, Au club de l'honnête homme. Vol. I. 668 p.
Lévy, R. (1939). *La politique française en Extrême-Orient, 1936–1938*. Paris, C.E.P.E.; Paul Hartmann. 1939. 181 p.
Maux-Robert, A. (1999). *Le dragon de l'Est. Henri Maux en mission dans la Chine en guerre, 1937–1939*. Marly-le-Roi, Éditions Champflour. 192 p.

The article was submitted on 8.12.2020